Deutscher Bundestag **Drucksache 19/12662**

19. Wahlperiode 26.08.2019

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Lisa Badum, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Dr. Bettina Hoffmann, Oliver Krischer, Renate Künast, Claudia Müller, Dr. Ingrid Nestle, Cem Özdemir, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Wirkung, Kosten und Umsetzung der „Klimamaßnahmen" des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Die Bundesregierung hat ein Klimakabinett eingesetzt, um unter anderem Maßnahmen zur Erreichung des Klimaschutzziels im Verkehr für das Jahr 2030 zu beschließen. Die verkehrsbedingten CO_2-Emissionen müssen nach dem Ziel der Bundesregierung bis zum Jahr 2030 um 40 bis 42 Prozent reduziert werden, doch derzeit liegen sie noch fast so hoch wie im Vergleichsjahr 1990 (vgl. www.tagesschau.de/faktenfinder/co2-emissionen-103.html).

Am 29. Mai 2019 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mitgeteilt, bei der damaligen Sitzung des Klimakabinetts der Bundesregierung mehr als 50 Klimaschutzmaßnahmen vorgestellt zu haben (vgl. https://twitter.com/bmvi/status/1133693360278069248). Veröffentlicht wurde jedoch eine Liste, in der weniger als 50 Maßnahmen enthalten waren (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/massnahmen-klimaschutz-in-der-verkehrspolitik.pdf?__blob=publicationFile). Am 28. Juni 2019 hat das Bundesverkehrsministerium eine neue Maßnahmenliste vorgelegt, die nach Rechnung des Bundesministeriums 53 Maßnahmen in sechs Maßnahmenfeldern benennt. Für jedes Maßnahmenfeld nennt das Bundesministerium eine Gesamtmenge an CO_2-Emissionen, die durch die Maßnahmen eingespart werden sollen (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/aktiver-klimaschutz-in-der-verkehrspolitik.html).

Nach Ansicht der Fragesteller handelt es sich bei den Maßnahmen, aus denen in den folgenden Fragen zitiert wird, weder um ausreichend konkretisierte noch vollständig neue Maßnahmen. Folglich lassen sich die tatsächlichen CO_2-Reduktionsmengen nicht ermitteln oder belegen. Auch der zusätzliche Finanzierungsbedarf durch die vorgeschlagenen Maßnahmen wird nicht quantifiziert.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Inwiefern bezieht sich der „Mittelanstieg auf 3 Mrd. Euro p. a. für die Schiene" ausschließlich auf die Bedarfsplanprojekte aus dem Bundesverkehrswegeplan, und wann, und wie wird die Bundesregierung diese Mittel bereitstellen?

2. Welche konkreten „Engpässe auf der Schiene“ wird die Bundesregierung über die bereits angekündigten oder eingeleiteten Maßnahmen hinaus bis wann „beseitigen“, und insbesondere welche „zehn am stärksten frequentierten Verkehrsknotenpunkte und -strecken“ werden bis wann ausgebaut?
3. Bis wann wird die Bundesregierung welche Schienenwege „elektrifizieren“, bis wann wird die Bundesregierung welche zusätzlichen Finanzierungsmittel bereitstellen, die über die Angaben in der Antwort auf die Schriftliche Frage 128 auf Bundestagsdrucksache 19/11950 hinausgehen, und wie viel Prozent der Strecken sollen bis zum Jahr 2030 elektrifiziert sein?
4. Wie geht die Maßnahme, eine „attraktive Taktung und schnelles Umsteigen [zu] fördern“, über die Pläne um das Vorhaben Deutschlandtakt hinaus, und wann soll die Maßnahme umgesetzt werden?
5. Was erachtet die Bundesregierung als „Grüne Bahn“, wann und wie wird die Bundesregierung die „‚Grüne Bahn‘ ausbauen“, und welche Ziele und Zwischenziele setzt sie sich dabei?
6. Auf welche Weise geht die Maßnahme, den „Schienenpersonenverkehr [zu] digitalisieren“, über bereits angekündigte oder eingeleitete Maßnahmen, z. B. das Konzept „Digitale Schiene Deutschland“, hinaus, welche Gesamtkosten neben den bereits genannten Kosten zum Starterpaket (vgl. Antwort auf die Schriftliche Frage 77 auf Bundestagsdrucksache 19/11757) entstehen durch diese Maßnahme, und wann und auf welche Weise erfolgt die dafür erforderliche Mittelbereitstellung?
7. Wann wird die Bundesregierung einen Gesetzentwurf vorlegen, um die „Mehrwertsteuer für den Fernverkehr von 19 Prozent auf 7 Prozent“ zu senken, und ab wann soll der geringere Mehrwertsteuersatz gelten?
8. Auf welche Weise wird die Bundesregierung durch eine Erhöhung der Bundesmittel für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz die „Kapazitäten ausbauen“ bzw. den Ausbau sicherstellen und die „Angebotsqualität verbessern“ bzw. eine Verbesserung sicherstellen, und wie wird die Bundesregierung sicherstellen, dass diese zusätzlichen Maßnahmen überhaupt erfolgen können, wenn über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz auch Projekte zur Elektrifizierung von Bahnstrecken finanziert werden sollen (vgl. Antwort auf die Schriftliche Frage 128 auf Bundestagsdrucksache 19/11950)?
9. Wann, und wie wird die Bundesregierung die „Förderung von Elektrobussen verstärken“, inwiefern handelt es sich dabei um Maßnahmen abseits des bereits bekannten Sofortprogramms „Saubere Luft“, und um welche zusätzlichen Mittel wird die Bundesregierung die Förderrichtlinie „Elektromobilität“ und die Förderrichtlinie zur Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr bis wann aufstocken?
10. Wann wird die Bundesregierung im Fahrradbereich den Mittelanstieg für „Schnellwege, Parkmöglichkeiten“, „Sonderprogramm Stadt“ und „Sonderprogramm Deutschland-Routen“ jeweils umsetzen?
11. Um welche Höhe soll der Mittelanstieg für „Schnellwege, Parkmöglichkeiten“, „Sonderprogramm Stadt“ und „Sonderprogramm Deutschland-Routen“ jeweils erfolgen (bitte derzeitige Mittel für „Schnellwege, Parkmöglichkeiten“, „Sonderprogramm Stadt“ und „Sonderprogramm Deutschland-Routen“ im Bundeshaushalt jeweils mit Titelbezeichnungen und aktueller Fördersumme sowie die jeweils geplante Mittelerhöhung für die Jahre 2020 und 2021 auflisten)?
12. Wann, und wie wird die Bundesregierung „fahrradfreundlichere Rahmenbedingungen schaffen“, und inwiefern geht diese Maßnahme über bereits angekündigte oder eingeleitete Maßnahmen wie der Novelle der Straßenverkehrsordnung oder der Arbeiten am Nationalen Radverkehrsplan hinaus?

13. Aus welchem Grund enthält dieser Maßnahmenbereich trotz der Erwähnung des Fußverkehrs im Titel keine Klimaschutzmaßnahmen für den Fußverkehr, und welche Klimaschutzmaßnahmen im Bereich des Fußverkehrs wird die Bundesregierung bis wann umsetzen?
14. Wie viele Tonnen CO_2 werden jeweils durch die 13 in der Liste genannten Maßnahmen dieses Bereichs bis zum Jahr 2030 jährlich eingespart, und zu welchen Mehrausgaben bzw. Mehreinnahmen für den Bundeshaushalt führen jeweils die 13 in der Liste genannten Maßnahmen dieses Bereichs bis zum Jahr 2030 jährlich?
15. Wann wird die Bundesregierung die „Strategie ‚Wasserstoff erneuerbare Kraftstoffe'" vorlegen, welche Schwerpunkte und Maßnahmen wird sie besitzen, wie wird sie sich von der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung unterscheiden, und wann, und auf welche Weise wird die Strategie anschließend gesetzlich verankert?
16. Wann, und wie wird die Bundesregierung einerseits bei Wasserstoff und synthetischen Kraftstoffen und andererseits bei Biokraftstoffen „Forschungs- und Entwicklungslücken schließen", und um welche Lücken handelt es sich konkret?
17. Wann, und wie wird die Bundesregierung einerseits bei Wasserstoff und synthetischen Kraftstoffen und andererseits bei Biokraftstoffen „Erzeugungsanlagen fördern", und welche Mengen alternativer Kraftstoffe sollen bis zum Jahr 2030 jeweils jährlich produziert werden?
18. Wann, und wie wird die Bundesregierung einerseits bei Wasserstoff und synthetischen Kraftstoffen und andererseits bei Biokraftstoffen eine „Beimischungsquote einführen", und in welcher Höhe und für welche Kraftstoffe soll diese Quote für welche Jahre und für welche Regelungsadressaten gelten?
19. Wann wird die Bundesregierung das „Aufbauprogramm mit einem Volumen von 2 Milliarden Euro" starten, welche Laufzeit wird es besitzen, welche Kraftstoffe wird es betreffen, und wie wird die Bundesregierung das Programm gestalten (bitte unter Nennung der Ziele, Förderbedingungen, berechtige Antragsteller und Förderhöhen auflisten)?
20. Wie viele Tonnen CO_2 werden jeweils durch die sieben in der Liste genannten Maßnahmen dieses Bereichs bis zum Jahr 2030 jährlich eingespart, und zu welchen Mehrausgaben bzw. Mehreinnahmen für den Bundeshaushalt führen jeweils die sieben in der Liste genannten Maßnahmen dieses Bereichs bis zum Jahr 2030 jährlich?
21. Welche Produktionsmengen von strombasierten Flüssigkraftstoffen und deren Anteil am Kraftstoffverbrauch im Verkehrssektor in Deutschland hält die Bundesregierung im Jahr 2030 für realistisch, wenn beispielsweise Vertreter des Mineralölkonzerns Shell betonen, dass solche strombasierten Kraftstoffe in marktrelevanten Mengen „nicht vor 2030, teilweise auch noch später" (www.automobil-produktion.de/technik-produktion/forschung-entwicklung/synthetische-kraftstoffe-loesung-oder-sackgasse-317.html) zur Verfügung stehen, und wie viele Tonnen CO_2 werden durch strombasierte Kraftstoffe bis zum Jahr 2030 jährlich eingespart?
22. Welche Strecken mit welcher Länge werden im Rahmen der Maßnahme, die „Infrastruktur für bis zu 740m lange Güterzüge" zu schaffen, für die Nutzung durch 740 m lange Güterzüge ausgebaut, und inwiefern handelt es sich um Maßnahmen, die über die bekannten 75 Einzelmaßnahmen (vgl. Antworten auf die Kleinen Anfragen auf Bundestagsdrucksachen 19/11024 und 19/11915) hinausgehen?

23. Welche Kosten entstehen dabei pro Strecke und Jahr, in welchen Jahren stehen die Strecken zur Verfügung, und wann, und auf welche Weise wird die Bundesregierung die Finanzierungsmittel bereitstellen?
24. Auf welche Weise geht die Maßnahme, den „Schienengüterverkehr [zu] digitalisieren“, über bereits angekündigte oder eingeleitete Maßnahmen, z. B. das Konzept „Digitale Schiene Deutschland“, hinaus, welche Gesamtkosten neben den bereits genannten Kosten zum Starterpaket (vgl. Antwort auf die Schriftliche Frage 77 auf Bundestagsdrucksache 19/11757) entstehen durch diese Maßnahme, und wann und auf welche Weise erfolgt die dafür erforderliche Mittelbereitstellung?
25. Auf welche Weise, die über die bisherigen Maßnahmen und insbesondere die bis Ende 2021 geltende Förderrichtlinie hinausgeht (vgl. Antwort auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/10086), wird die Bundesregierung den „kombinierten Verkehr ausbauen“, welche zusätzlichen Finanzierungsmittel sind dafür notwendig, und wann, und auf welche Weise wird die Bundesregierung diese Mittel bereitstellen?
26. Wann, und wie wird die Bundesregierung den „Schienengüterverkehr elektrifizieren“ bzw. „weg von den Diesel-Triebwagen“ kommen, bis wann wird die Bundesregierung welche zusätzlichen Finanzierungsmittel für Züge und Infrastruktur bereitstellen, die über die Angaben in der Antwort auf die Schriftliche Frage 128 auf Bundestagsdrucksache 19/11950 hinausgehen, und wie viel Prozent der Strecken sollen bis zum Jahr 2030 elektrifiziert sein?
27. Wann, und wie wird die Bundesregierung „Maßnahmen zur Stärkung der Binnenschifffahrt“ umsetzen, wie gehen diese Maßnahmen über bereits angekündigte oder eingeleitete Maßnahmen sowie über die in der Maßnahmenliste genannten Beispiele hinaus, und welche vordringlichen Maßnahmen im Bundesverkehrswegeplan sollen, wie in den Beispielen ausgeführt, schneller umgesetzt werden?
28. Wann, und wie wird die Bundesregierung die „Förderung alternativer Antriebe für Binnenschiffe“ umsetzen, und inwiefern wird sie insbesondere das „Förderprogramm zur Modernisierung der Binnenschifffahrt“ weiterentwickeln (bitte unter Nennung der Ziele, Förderbedingungen, berechtige Antragsteller und Förderhöhen beantworten)?
29. Wie viele Tonnen CO_2 werden jeweils durch die acht in der Liste genannten Maßnahmen dieses Bereichs bis zum Jahr 2030 jährlich eingespart, und zu welchen Mehrausgaben bzw. Mehreinnahmen für den Bundeshaushalt führen jeweils die acht in der Liste genannten Maßnahmen dieses Bereichs bis zum Jahr 2030 jährlich?
30. Warum werden im Bereich des Güterverkehrs nach Kenntnis der Bundesregierung nur geringe jährliche CO_2-Emissionsminderungen erreicht, und aus welchem Grund kann über eine Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene keine stärkere Emissionsminderung erzielt werden?
31. Wann, für welchen Zeitraum, für welche Fahrzeuge, für welche Antriebe, für welche Nutzer und um welche Beträge abseits der im Dokument aufgeführten Beispiele wird die Bundesregierung das „Niveau der Kaufprämie erhöhen“?
32. Wann, und wie wird die Bundesregierung im Rahmen der Kaufprämie den „Umstieg bei gewerblichen Vielfahrern besonders unterstützen“ und die „Planungssicherheit erhöhen“?
33. Wann, in welcher Höhe, für welchen Zeitraum, für welche Fahrzeuge, für welche Antriebe und für welche Nutzer wird die Bundesregierung eine „Kaufprämie auch für E-Gebrauchtfahrzeuge“ einführen?

34. Wann, und wie wird die Bundesregierung die „Dienstwagensteuer stärker nach CO_2 differenzieren“, in welcher Höhe werden „umweltfreundliche Dienstwagen […] geringer besteuert als Fahrzeuge mit höherem CO_2-Ausstoß“, in welcher Weise werden im Gegenzug Fahrzeuge mit höherem CO_2-Ausstoß höher besteuert, und inwiefern wird die Bundesregierung die Besteuerung grundsätzlich an den CO_2-Ausstoß der Fahrzeuge koppeln?

35. Wie wird die Bundesregierung die „öffentliche Ladeinfrastruktur fördern“, wie wird sie insbesondere das Förderprogramm „Ladeinfrastruktur“ anpassen bzw. um welche Summe wird sie es aufstocken, und wie viele öffentliche Ladepunkte sollen bis zum Jahr 2030 zur Verfügung stehen?

36. Wie wird die Bundesregierung die „private Ladeinfrastruktur fördern“, welche neuen Förderprogramme wird sie schaffen, und wie viele private Ladepunkte sollen bis zum Jahr 2030 zur Verfügung stehen?

37. Wann wird die Bundesregierung einen Gesetzentwurf vorlegen, um das Miet- und Wohneigentumsrecht so zu reformieren, dass es für Mieter und Wohnungseigentümer in Mehrfamilienhäusern leichter wird, eine Ladestation an den Hausstellplätzen zu installieren?

38. Wann wird das Bundeskabinett das „Gesetzesvorhaben zum beschleunigten Hochlauf der Elektromobilität“ (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/elektromobilitaet-wird-schneller-ausgebaut.html) voraussichtlich beschließen, aus welchem Grund erarbeitet das Bundesverkehrsministerium Gesetzentwürfe im Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz („Einbau von Ladeinfrastruktur in Gebäuden (u. a. WEG/Mietrecht)“, vgl. ebd.), und wie verhält sich diese Initiative des Bundesverkehrsministeriums zur Bund-Länder-Arbeitsgruppe zum Wohneigentumsrecht sowie zu den Vorarbeiten des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz?

39. Wie wird die Bundesregierung die „gewerbliche Ladeinfrastruktur fördern“, welche neuen Förderprogramme wird sie schaffen, und wie viele gewerbliche Ladepunkte sollen bis zum Jahr 2030 zur Verfügung stehen?

40. Wie viele Tonnen CO_2 werden jeweils durch die 13 in der Liste genannten Maßnahmen dieses Bereichs bis zum Jahr 2030 jährlich eingespart, und zu welchen Mehrausgaben bzw. Mehreinnahmen für den Bundeshaushalt führen jeweils die 13 in der Liste genannten Maßnahmen dieses Bereichs bis zum Jahr 2030 jährlich?

41. Ab wann, für welche Fahrzeuge, für welche Antriebe, für welche Nutzer, in welcher Höhe und für welchen Zeitraum wird die Bundesregierung im Rahmen der „staatliche[n] Kaufprämie für Nutzfahrzeuge mit alternativen Antrieben“ die „Mehrkosten fördern“, und inwiefern wird sich diese Förderung vom bestehenden Förderprogramm „Energieeffiziente und/oder CO_2-arme schwere Nutzfahrzeuge“ unterscheiden?

42. Ab wann, in welcher Höhe, für welche Fahrzeuge und für welchen Zeitraum wird die Bundesregierung die „Lkw-Maut nach CO_2 differenzieren“?

43. Wie wird die Bundesregierung „genügend H2-Tankstellen sicherstellen“, wie viele Wasserstofftankstellen sollen bis zum Jahr 2030 für welche Fahrzeuge zur Verfügung stehen, und wie wird sie bestehende Förderprogramme anpassen bzw. aufstocken, um dieses Ziel zu erreichen?

44. Wie wird die Bundesregierung „Lademöglichkeiten für Batterie-Lkw schaffen“, welche Förderprogramme wird sie dafür anpassen oder neu schaffen (bitte unter Nennung der Ausbauziele, Förderbedingungen, berechtige Antragsteller und Förderhöhen auflisten), wie viele Ladepunkte sollen im Jahr 2030 zur Verfügung stehen, und wie viele Fahrzeugen sollen die Ladepunkte im Jahr 2030 nutzen können?

45. Wann, und wie wird die Bundesregierung „Oberleitungen für Pendelstrecken einrichten“, welche Strecken wird dies betreffen, auf welche Weise bzw. mit welchen Förderprogrammen wird die Bundesregierung den Aufbau unterstützen (bitte unter Nennung der Förderbedingungen, der Standorte, der berechtigen Antragsteller und der Förderhöhen auflisten), wie viele Fahrzeuge sollen die Strecken im Jahr 2030 nutzen, und wie viele Kilometer Oberleitungen sollen im Jahr 2030 errichtet sein?
46. Wie viele Tonnen CO_2 werden jeweils durch die acht in der Liste genannten Maßnahmen dieses Bereichs bis zum Jahr 2030 jährlich eingespart, und zu welchen Mehrausgaben bzw. Mehreinnahmen für den Bundeshaushalt führen jeweils die acht in der Liste genannten Maßnahmen dieses Bereichs bis zum Jahr 2030 jährlich?
47. Wann, und wie wird die Bundesregierung „superschnelle Mobilfunknetze und Breitband ermöglichen“, und wie geht diese Maßnahme über bereits angekündigte oder eingeleitete Maßnahmen hinaus?
48. Wann, und wie wird die Bundesregierung „praxisnahe Anwendungen erproben“, wie trägt eine reine Erprobung zum Klimaschutz bei, und wie geht diese Maßnahme über bereits angekündigte oder eingeleitete Maßnahmen sowie über die in der Maßnahmenliste genannten Beispiele hinaus?
49. Wann, und wie wird die Bundesregierung „digitale Interaktionen stärken“, und wie geht diese Maßnahme über bereits angekündigte oder eingeleitete Maßnahmen hinaus?
50. Wann, und wie wird die Bundesregierung „rechtliche Grundlagen moderner Mobilität schaffen“, und wie geht diese Maßnahme über bereits angekündigte oder eingeleitete Maßnahmen sowie über die in der Maßnahmenliste genannten Beispiele hinaus?
51. Wie viele Tonnen CO_2 werden jeweils durch die vier in der Liste genannten Maßnahmen dieses Bereichs bis zum Jahr 2030 jährlich eingespart, und zu welchen Mehrausgaben bzw. Mehreinnahmen für den Bundeshaushalt führen jeweils die vier in der Liste genannten Maßnahmen dieses Bereichs bis zum Jahr 2030 jährlich?
52. Welche Gutachterinnen und Gutachter haben die in der Maßnahmenliste für jeden Maßnahmenbereich aufgeführten CO_2-Einsparmengen berechnet, und für wie valide hält die Bundesregierung diese Mengenangaben?
53. Aus welchem Grund unterscheiden sich die für jeden Maßnahmenbereich aufgeführten CO_2-Einsparmengen zwischen der am 29. Mai 2019 vorgelegten Liste und der am 28. Juni 2019 vorgelegten Liste?
54. Auf welche bereits „beschlossenen Maßnahmen“ bezieht sich die Bundesregierung bei der Berechnung der erforderlichen CO_2-Einsparung zu Erreichung des Klimaziels im Verkehrssektor, und wie viel trägt jede dieser Maßnahmen zu der angegeben Einsparung von insgesamt 13 Millionen Tonnen CO_2 bei (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/aktiver-klimaschutz-in-der-verkehrspolitik.html)?
55. Warum beinhaltet die Maßnahmenliste keine Klimaschutzmaßnahmen für den innerdeutschen oder internationalen Luftverkehr?
56. Welche Verlagerungsziele hat sich die Bundesregierung für die auf dem Luftfahrtgipfel am 5. Oktober 2018 in Hamburg vereinbarte Verlagerung von Kurzstrecken- und Zubringer-Flugverkehr auf die Schiene gesetzt, bis wann sollen diese Ziele umgesetzt werden, und welche Maßnahmen wird die Bundesregierung umsetzen, um diese Verlagerung auf die Schiene zu erreichen?

57. Wie viele Tonnen CO_2 wird durch diese Verlagerung bis zum Jahr 2030 eingespart, und zu welchen Mehrausgaben bzw. Mehreinnahmen für den Bundeshaushalt führt dies bis zum Jahr 2030 jährlich?

Berlin, den 12. August 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333